



Stadt Sankt Augustin

**Verkehrskonzept für die Straßenraumaufteilung  
der Pleistalstraße (L 143) und die Schloßstraße  
(L 490) in Sankt Augustin Birlinghoven**

Bericht  
Januar 2015



**AB Stadtverkehr · Büro für Stadtverkehrsplanung  
A. Blase**

Alte Bahnhofstraße 1-3, 53173 Bonn  
[www.ab-stadtverkehr.de](http://www.ab-stadtverkehr.de)

## Inhalt

1	Aufgabenstellung .....	3
2	Vorliegende Planungen.....	4
3	Bestandsanalyse.....	5
3.1	Gesamteindruck / Abschnitte .....	5
3.2	Kraftfahrzeugverkehr .....	8
3.3	Fußverkehr.....	10
3.4	Radverkehr .....	11
3.5	Busverkehr.....	13
4	Vorüberlegungen zur Verkehrsführung Pleistalstraße und Schloßstraße.....	14
4.1	Gesicherte und geplante städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen .....	14
4.2	Anforderungen der Verkehrsträger an die Pleistalstraße.....	15
5	Varianten Pleistalstraße und Maßnahme Schloßstraße .....	16
5.1	Variantenbeschreibung .....	16
5.2	Bewertung und Empfehlung.....	23
6	Literatur .....	25

Auftraggeber:	Stadt Sankt Augustin FB Stadtplanung und Bauordnung
Auftragnehmer:	AB Stadtverkehr • Büro für Stadtverkehrsplanung, A. Blase Alte Bahnhofstraße 1-3, 53173 Bonn Telefon 02 28 – 390 50 90 Fax 02 28 – 390 50 91 E-Mail bonn@ab-stadtverkehr.de Homepage www.ab-stadtverkehr.de
Bearbeitung:	Dipl.-Ing. Fabian Fohlmeister

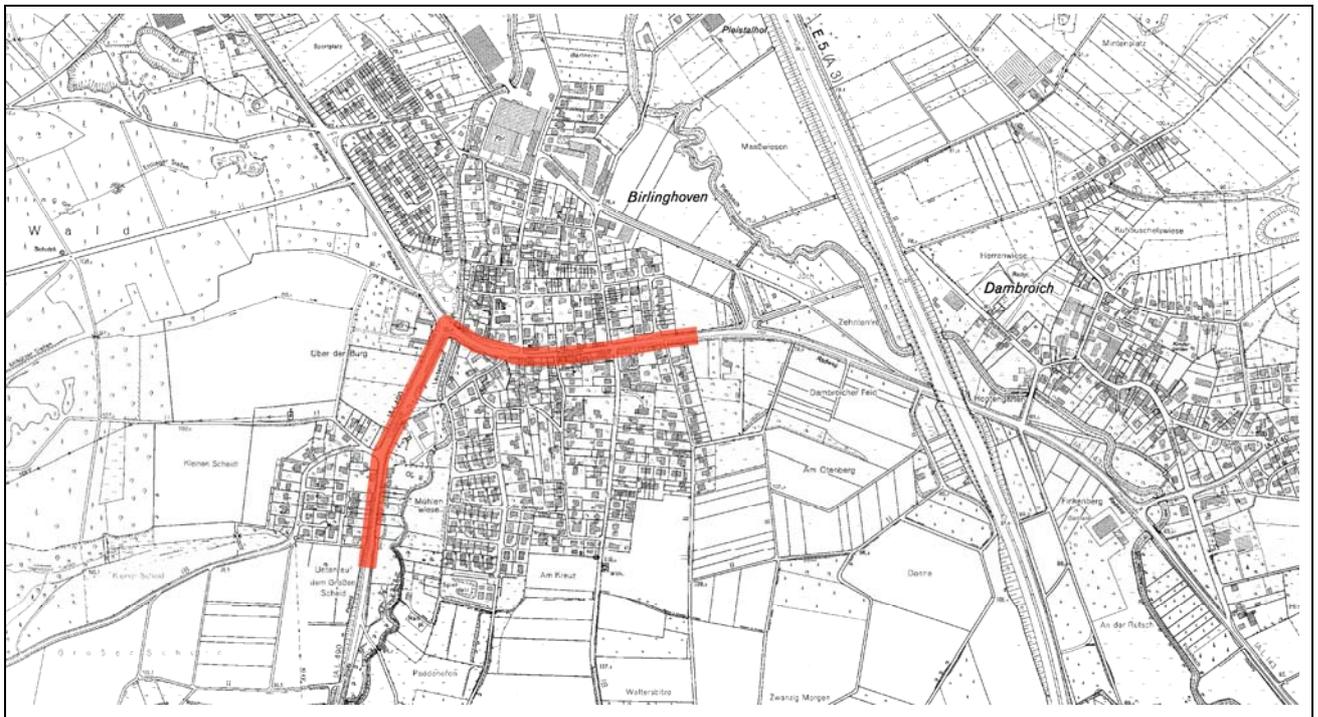
Januar 2015

## 1 Aufgabenstellung

Die Pleistalstraße (L 143) in Birlinghoven weist die für Ortsdurchfahrten typische Konfliktlage auf. Aufgrund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit können nicht alle (verkehrlichen) Nutzungsansprüche zur vollsten Zufriedenheit berücksichtigt werden. Der derzeitige Ausbauzustand berücksichtigt vor allem die Belange des motorisierten Verkehrs (Verbindungsfunktion für den fließenden Kfz-Verkehr im Zuge der Landesstraße; Parkplätze für den ruhenden Kfz-Verkehr). Die Flächen für den Fußverkehr sind insbesondere in den Abschnitten mit gekipptem Parken unterdimensioniert. Der Radverkehr wird ohne gesicherte Anbindung an die anschließenden Netzabschnitte im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Mitte der 90er Jahre wurde daher vom Planungs- und Verkehrsausschuss eine Vorplanung zur Verbesserung der Verkehrsbedingungen auf der Pleistalstraße in Auftrag gegeben, in der Sitzung am 11.03.1996 einstimmig zustimmend zur Kenntnis genommen und die Verwaltung mit Umsetzungs-Verhandlungen mit dem Straßenbaulastträger beauftragt (seinerzeit: Rheinisches Straßenbauamt Bonn). Zu einer Vertiefung der Vorplanung, geschweige denn einer Umsetzung, kam es jedoch nicht. Zentrales Hindernis war vor allem die „geringe Priorität“ des Vorhabens beim Straßenbaulastträger. Mit der geplanten Ansiedlung eines Nahversorgers am östlichen Ortsausgang kommt nun ein weiterer Faktor ins Spiel, der eine Neubetrachtung der Situation sinnvoll erscheinen lässt. In diesem Zuge soll auch die Situation auf der Schloßstraße (L 490) betrachtet werden, wobei hier vor allem Geschwindigkeitsüberschreitungen und die Situation am Einmündungsbereich zur Pleistalstraße im Vordergrund stehen.

**Abbildung 1: Lage der Untersuchungsabschnitte Pleistalstraße (L 143) und Schloßstraße (L 490)**



Quelle: eigene Darstellung

## 2 Vorliegende Planungen

Folgende Untersuchungen und Planungen liegen vor und sind zu berücksichtigen:

### Abbildung 2: Verwendete Quellen und Grundlagen für die Konzeption

Nr.	Bezeichnung	Quelle/Bearbeiter
1	Ortsdurchfahrt Sankt Augustin - Birlinghoven (L 143) – Vorentwurf (vom Planungs- und Verkehrsausschuss am 11.03.1996 zustimmend zur Kenntnis genommen) Stand: März 1996	Stadt Sankt Augustin / Planungsbüro Südstadt AG
2	Entwurfsplanung zum Linksabbieger an der L 143 im Zuge des B-Plans 809 (Nahversorger) – Stand: Juli 2014	Stadt Sankt Augustin / Ingenieurbüro STELTER, Siegburg
3	Barrierefreie Bushaltestellen: HST Pleistalstraße – Vorplanung V1 Stand: März 2014	Stadt Sankt Augustin / Ingenieurbüro Hartmann-Buijko, Bonn
6	Knotenpunkt Pleistalstraße / Schloßstraße – Planung Kreisverkehrsplatz (Variante 2)	Stadt Sankt Augustin / Diplomarbeit Lorenz
7	Verkehrsentwicklungsplan Sankt Augustin Teilfortschreibung 2008	Stadt Sankt Augustin / Planersocietät
8	Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen 2005 und 2010	Straßeninformationsbank NRW <a href="http://www.nwsib-online.nrw.de/">http://www.nwsib-online.nrw.de/</a>

Quelle: eigene Zusammenstellung

Die dargestellten Untersuchungen und Planungen sind hinsichtlich ihrer Aussagen nach Relevanz und Aktualität zu differenzieren. Die Vorentwurfsplanung für die Pleistalstraße aus 1996 liefert inhaltlich wichtige Hinweise, die dargestellte Lösung erfordert jedoch erhebliche bauliche Eingriffe und ist mit Blick auf die Radverkehrsführung aus Sicht der aktuellen Richtlinien zumindest zu hinterfragen.

Der **Linksabbieger mit Querungsinsel** am geplanten Nahversorger am östlichen Ortsausgang ist jedoch gesichert und geht daher als **Fixpunkt (indisponible Maßnahme)** in die Überlegungen zur Querschnittsgestaltung der Pleistalstraße ein. Die Planungen für einen Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt Pleistalstraße / Schloßstraße sind inhaltlich überzeugend, eine Realisierung ist aufgrund der geringen Priorität beim Straßenbaulastträger jedoch nicht absehbar. Planungen zur Querschnittsgestaltung der Pleistalstraße und der Schloßstraße sollten dieser „Option Kreisverkehr“ jedoch zumindest nicht zuwider laufen.

Das Thema „Barrierefreie Bushaltestellen“ ist ebenfalls bedeutsam, da im Zuge der Förderung durch den Zweckverband eine kurzfristige Realisierung grundsätzlich realistisch erscheint.

### 3 Bestandsanalyse

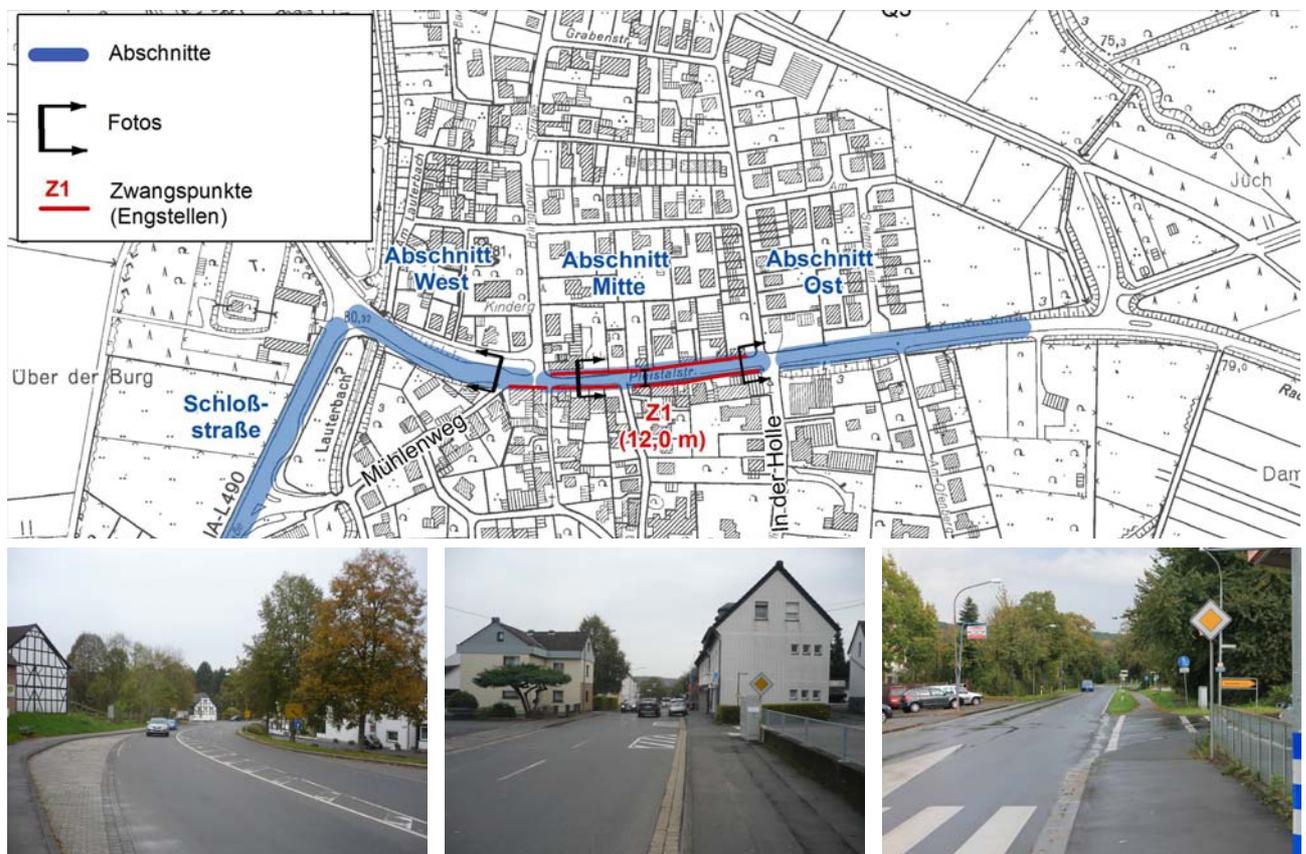
#### 3.1 Gesamteindruck / Abschnitte

Die Pleistalstraße mit einer Kfz-Verkehrsstärke von ca. 10.000 Kfz/Tag lässt sich in der Ortsdurchfahrt straßenräumlich in drei Abschnitte gliedern:

- Abschnitt West: Ortseingang/Schloßstraße bis Mühlenweg
- Abschnitt Mitte: Mühlenweg bis In der Holle
- Abschnitt Ost: In der Holle bis Ortsausgang

Der **Abschnitt West** zwischen Schloßstraße und Mühlenweg ist dabei aus verkehrsplanerischer Sicht kein homogener Streckenabschnitt im eigentlichen Sinne sondern funktional dem Einmündungsbereich Schloßstraße zugeordnet. Der Straßenraum ist überwiegend anbaufrei bzw. durch eine zurückgesetzte Bebauung geprägt (hinter Parallelstraße An der Kirche) und wird durch die Fahrbahnaufweitung im Zuge des Linksabbiegers mit vorgelagerter Sperrfläche auf einer Entwicklungslänge von weit über 100 Metern dominiert. Die Fahrbahnbreite liegt in diesem Abschnitt zwischen 11,0 und 12,0 Metern. Der Fuß- und Radverkehr wird im südlichen Seitenraum auf einem benutzungspflichtigen, straßenbegleitenden gemeinsamen Geh-/Radweg geführt. Insgesamt vermittelt dieser Abschnitt West eher Außerortscharakter.

**Abbildung 3: Abschnitte des Untersuchungsbereichs**



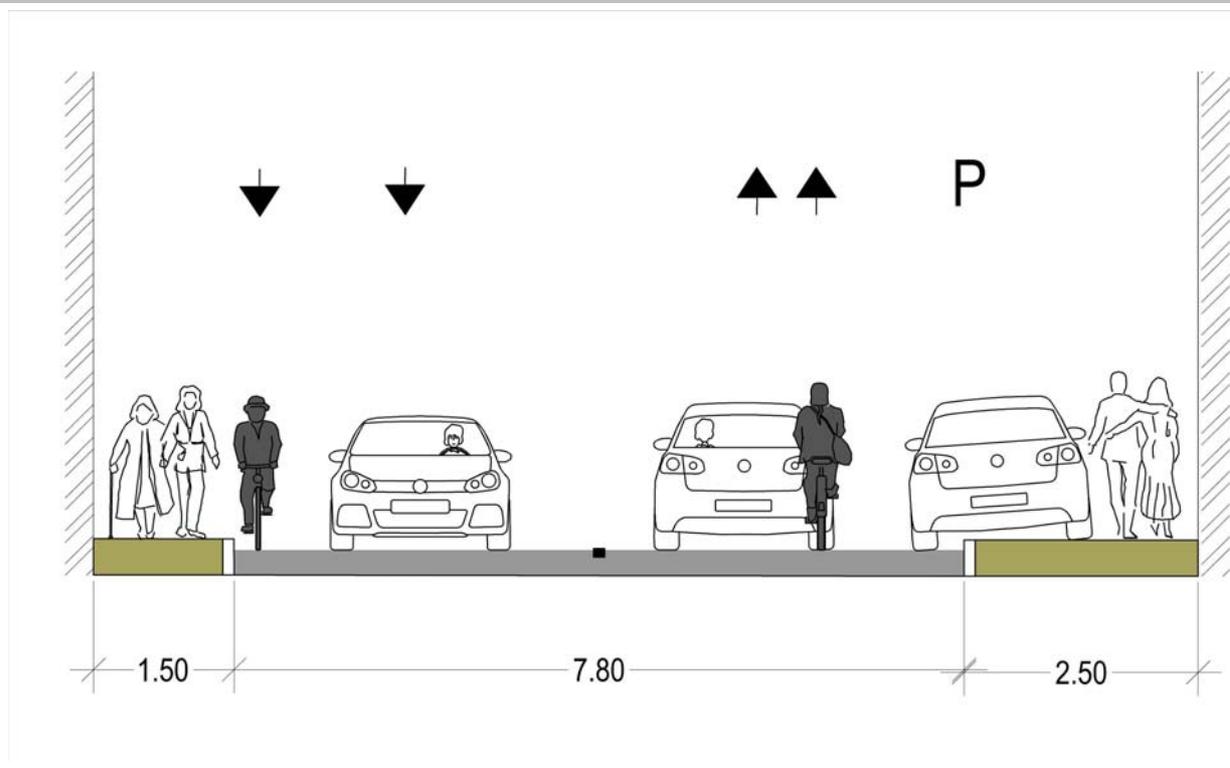
Pleistalstraße - Abschnitt West

Pleistalstraße - Abschnitt Mitte

Pleistalstraße - Abschnitt Ost

Der **Abschnitt Mitte** zwischen Mühlenweg und In der Holle hat demgegenüber eindeutig dörflichen Charakter, wobei die Straßenrandbebauung im südlichen Seitenraum hierzu stärker beiträgt als die durch Einfriedungen und zurückspringende Gebäude geprägte nördliche Randbebauung. Der Straßenraum weist eine Gesamtbreite von ca. 12 m bei einer Fahrbahnbreite von ca. 7,8 m auf<sup>1</sup>. Der Straßenraum ist daher zu schmal um alle Nutzungsansprüche (Fußverkehr, Radverkehr, Kfz-Verkehr einschließlich Linienbusverkehr, Parken) gleichzeitig nebeneinander zu berücksichtigen. Dominant ist eindeutig der (durch-) fließende Kfz-Verkehr, insbesondere da die übrigen Nutzungsansprüche nur sporadisch (Fußverkehr, Radverkehr) oder punktuell (Parken) sichtbar werden.

### Bestand - Querschnitt Pleistalstraße (Abschnitt Mitte / Höhe Bäckerei Profittlich)

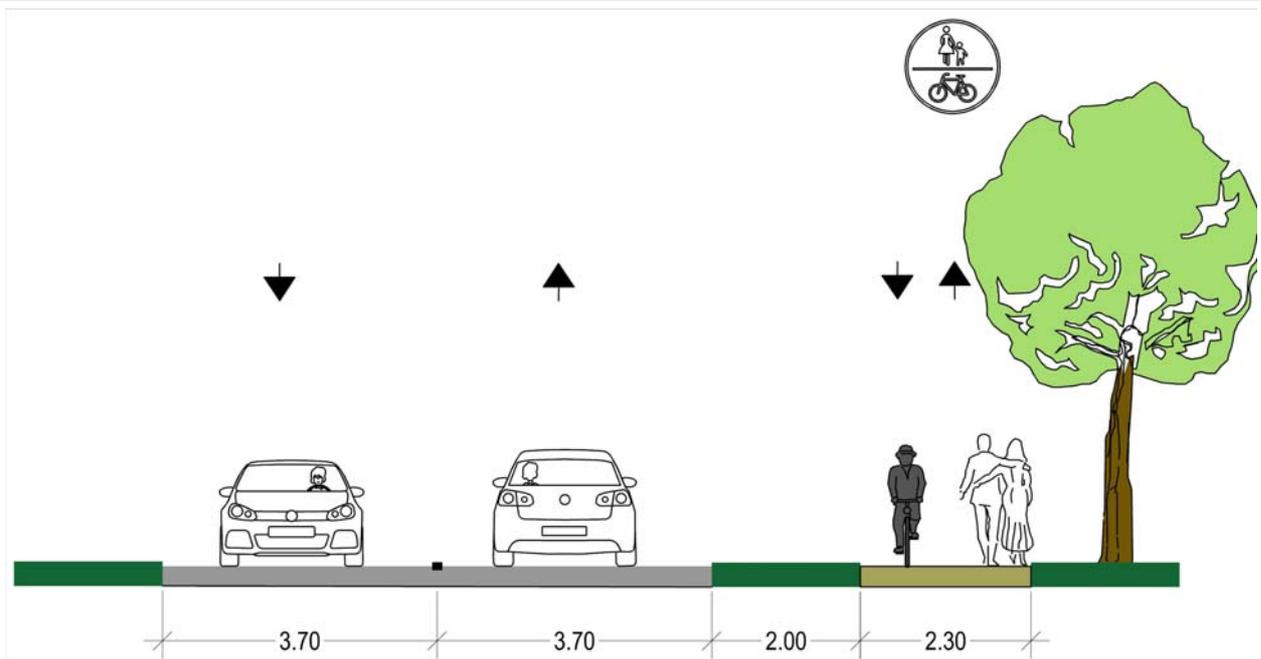


Quelle: eigene Darstellung

Der **Abschnitt Ost** zwischen In der Holle und Ortsausgang hat durch die fehlende Randbebauung, den Grünstreifen und den einseitigen, gemeinsamen Geh-/Radweg im südlichen Seitenraum wiederum tendenziell Außerortscharakter. Diese straßenräumliche Aufteilung wirkt bei gegebener Nutzungssituation durchaus stimmig, ist jedoch im Zuge des geplanten Nahversorgungsstandortes am östlichen Ortsausgang kritisch zu prüfen.

<sup>1</sup> westlich der Birlinghovener Straße ist die Fahrbahn auf einem kurzen Abschnitt schmaler (ca. 7,0 m)

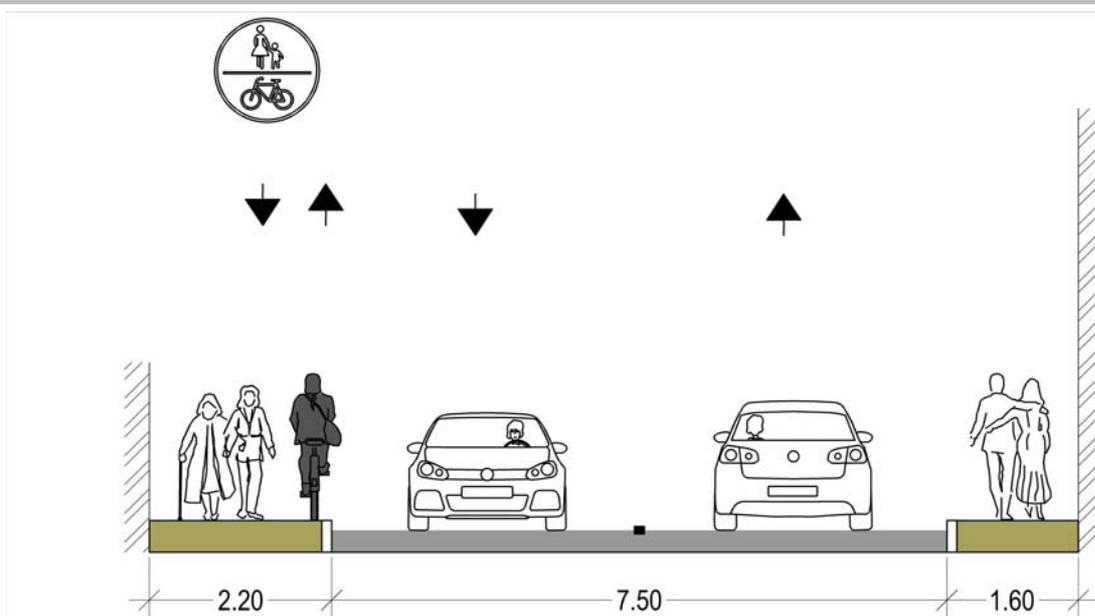
**Bestand - Querschnitts Pleistalstraße (Abschnitt Ost / Höhe Ortsausgang)**



Quelle: eigene Darstellung

Die **Schloßstraße** weist mit ca. 5.000 Kfz/Tag eine deutlich geringere Belastung als die Pleistalstraße auf und ist nur auf einem kurzen Abschnitt direkt angebaut. Daher tritt die Erschließungsfunktion, insbesondere das Parken in den Hintergrund. Im Mittelpunkt stehen weniger die Nutzungskonflikte als vielmehr überhöhte Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr im Zusammenhang mit dem wenig akzentuierten Ortseingang sowie außerortstypischen Radien an der Einmündung Schloßstraße / Pleistalstraße. Die Art der Radverkehrsführung ist zu überprüfen (siehe Kapitel 3).

**Bestand - Querschnitt Schloßstraße (zwischen An den Weiden und Ortsausgang)**

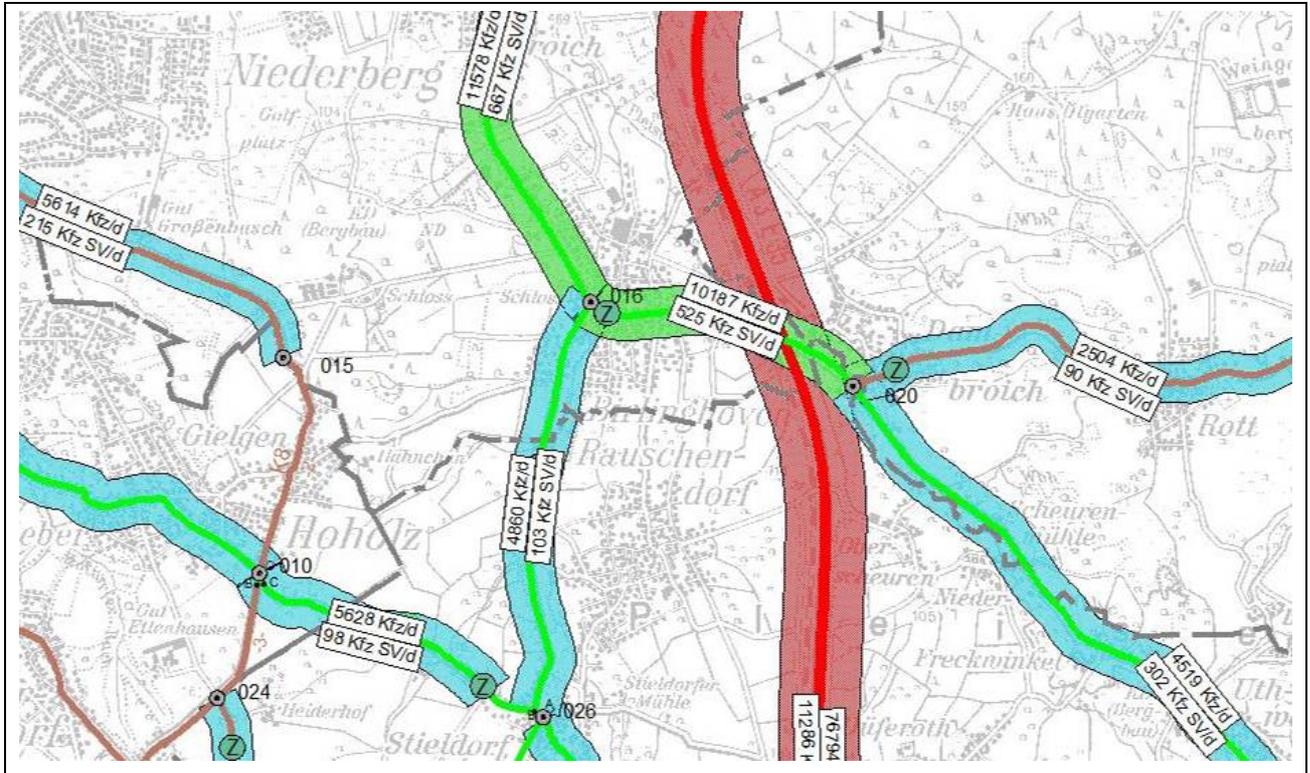


Quelle: eigene Darstellung

### 3.2 Kraftfahrzeugverkehr

#### Funktion im Verkehrsnetz

Abbildung 4: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [DTV] nach Straßenverkehrszählung 2010



Quelle: Ergebnisse der Straßenverkehrszählung NRW 2010 aus: <http://www.nwsib-online.nrw.de>

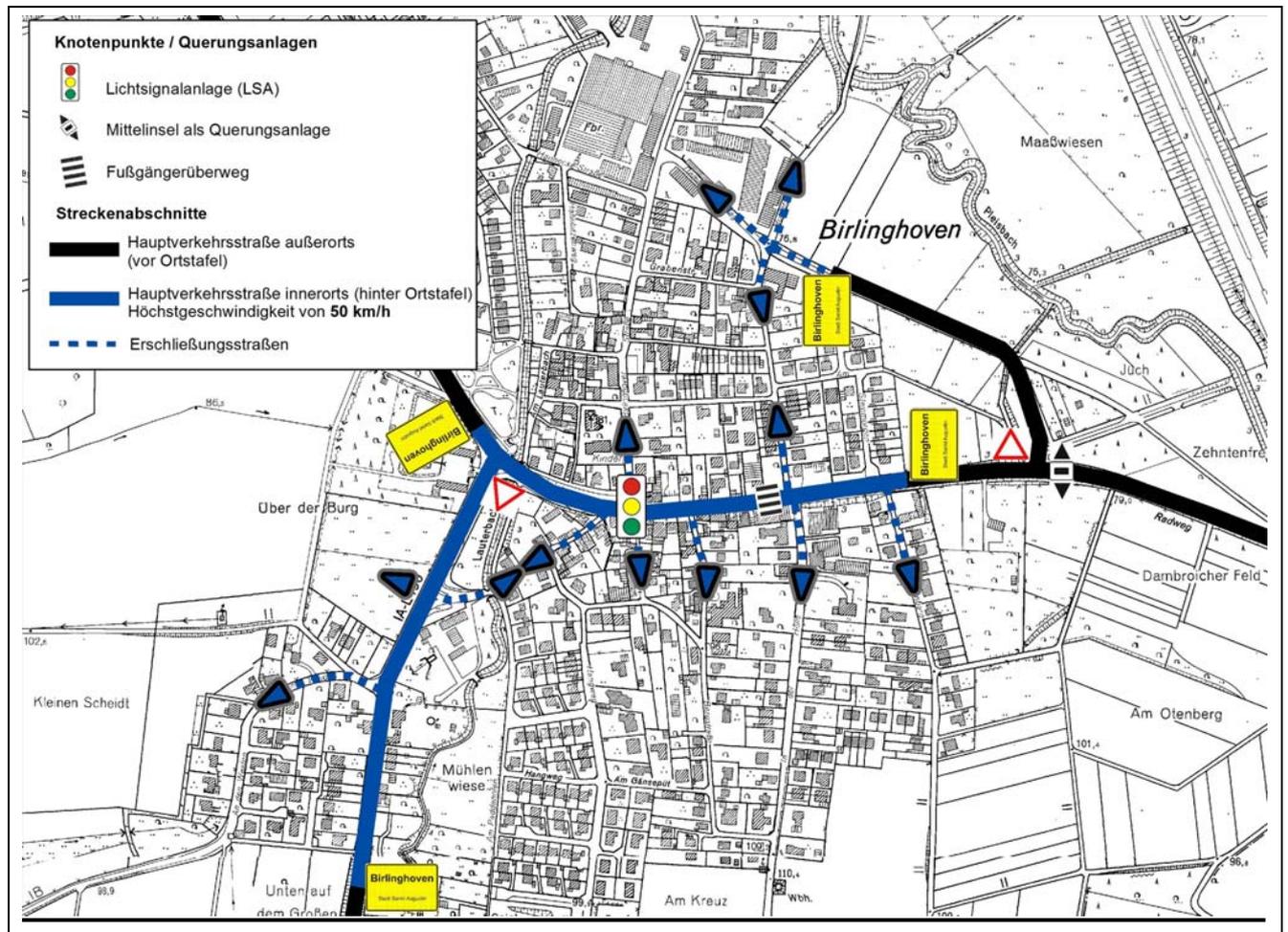
Als Landesstraßen übernehmen die Pleistalstraße (L 143) und die Schloßstraße (L 490) in der Ortsdurchfahrt Birlinghoven regionale Verbindungsfunktion, dies jedoch für eine überwiegend dörflich geprägte Region. Pleistalstraße und Schloßstraße führen den großen regionalen Zielen (v.a. Stadtmitte Sankt Augustin, Stadt Bonn, Stadt Siegburg, Stadt Königswinter) und Verkehrsknoten (Anschlüsse an BAB 560 und BAB 3) Verkehr zu, die gesamte Verkehrsnachfrage erreicht jedoch aufgrund des überschaubaren Einwohnerpotenzials in der Region keine kritischen Werte. Die resultierenden Kfz-Verkehrsmengen liegen bei ca. 10.000 Kfz/Tag [DTV] auf der Pleistalstraße und bei ca. 5.000 Kfz/Tag [DTV] auf der Schloßstraße. Die Funktion als Landesstraße wird von Pleistalstraße und Schloßstraße voll erfüllt, Kapazitätsprobleme sind absehbar nicht zu erwarten. Maßnahmen sind daher eher auf eine Verträglichkeit mit den lokalen Anforderungen und die Einhaltung angemessener Geschwindigkeiten auszurichten.

#### Straßenverkehrsrechtliche Situation

Der Untersuchungsabschnitte der Pleistalstraße und der Schloßstraße liegen vollständig innerorts, die **zulässige Höchstgeschwindigkeit** beträgt entsprechend **50 km/h**. Die Übergänge innerorts / außerorts sind dabei schwach akzentuiert. Auf der Schloßstraße wurde daher kürzlich eine Fahr-

bahneinengung installiert um den Übergang in die Ortsdurchfahrt zu kennzeichnen und auf eine Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hinzuwirken.

**Abbildung 5: Kfz-Verkehrsführung entlang Pleistalstraße und Schloßstraße**



Quelle: eigene Darstellung

Die beiden Landesstraßen sind Vorfahrtsstraßen, wobei die Ein-/Abbieger von der Schloßstraße gegenüber dem Hauptstrom auf der Pleistalstraße wartepflichtig sind (Vorfahrt gewähren!). Der Knotenpunkt Pleistalstraße / Birlinghovener Straße ist durch Lichtsignalanlage geregelt und bietet dem Fußverkehr auf zwei Furten ein gesichertes Queren der Pleistalstraße. Ergänzend ist ein Fußgängerüberweg westlich des Hölderstegs angelegt. Westlich der Lichtsignalanlage im Bereich Schloßstraße / Am Lauterbach ist keine Querungsanlage vorhanden.

### **Parken entlang der Pleistalstraße**

Auf der Pleistalstraße ist im südlichen Seitenraum zwischen Steinweg und In der Holle „gekipptes Parken“ angeordnet (mit Zeitbeschränkung auf eine Stunde in der Zeit 7.00 bis 19.00 Uhr). Insgesamt bieten die Flächen Parkraum für ca. 10 Pkw. Bei zwei Bestandaufnahmen die vormittags sowie am frühen Abend bis 18.00 Uhr durchgeführt wurden, waren maximal drei Pkw dort geparkt. Das Foto in Abbildung 6 zeigt prototypisch, dass dabei zumeist überwiegend die Gehwegflächen

belegt werden um den Verkehrsfluss entlang der Pleistalstraße nicht zu behindern (und ggf. aus Sorge um die eigenen Außenspiegel).

Das Parken entlang der Pleistalstraße ist auch vor dem Hintergrund zu bewerten, dass die Erschließungsstraßen insbesondere südlich der Pleistalstraße zwischen Schloßstraße und In der Holle keine Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum bieten.

### Abbildung 6: Parkraumangebot entlang der Pleistalstraße



Quelle: eigene Darstellung

### 3.3 Fußverkehr

Die Ansprüche des Fußverkehrs werden auf der Pleistalstraße insbesondere im Längsverkehr nur unzureichend berücksichtigt. Aus RASt 06 und Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EVA) wäre bei der Verkehrsfunktion der Pleistalstraße eine Mindestbreite der Gehwege von 2,5 m vorzusehen, wobei die RASt für enge Ortsdurchfahrten eine Hintertür öffnet und ausnahmsweise eine Gehwegbreite von 1,50 m als zulässig definiert<sup>2</sup>. Der nördliche Seitenraum entspricht nahezu durchgängig diesem „reduzierten Minimalmaß“ von 1,50 m und unterschreitet diesen an punktuellen Engstellen. Im südlichen Seitenraum weist der Gehweg zwar die übliche Mindestbreite von 2,50 m auf, allerdings werden durch das gekippte Parken hier wiederum Engstellen geschaffen. Insgesamt werden also die rein verkehrlichen Mindestanforderungen des Fußverkehrs nicht erfüllt, von einem attraktiven Angebot für den Fußverkehr ist die Pleistalstraße weit entfernt.

Für das Überqueren der Pleistalstraße ist im mittleren Abschnitt durch Lichtsignalanlage an der Birlinghovener Straße und Fußgängerüberweg am Höldersteg ein ausreichendes Angebot vorhanden. Wie in den vorangehenden Konzepten bereits bemängelt, fehlt allerdings ein Angebot im westlichen Abschnitt im Bereich Schloßstraße / Am Lauterbach.

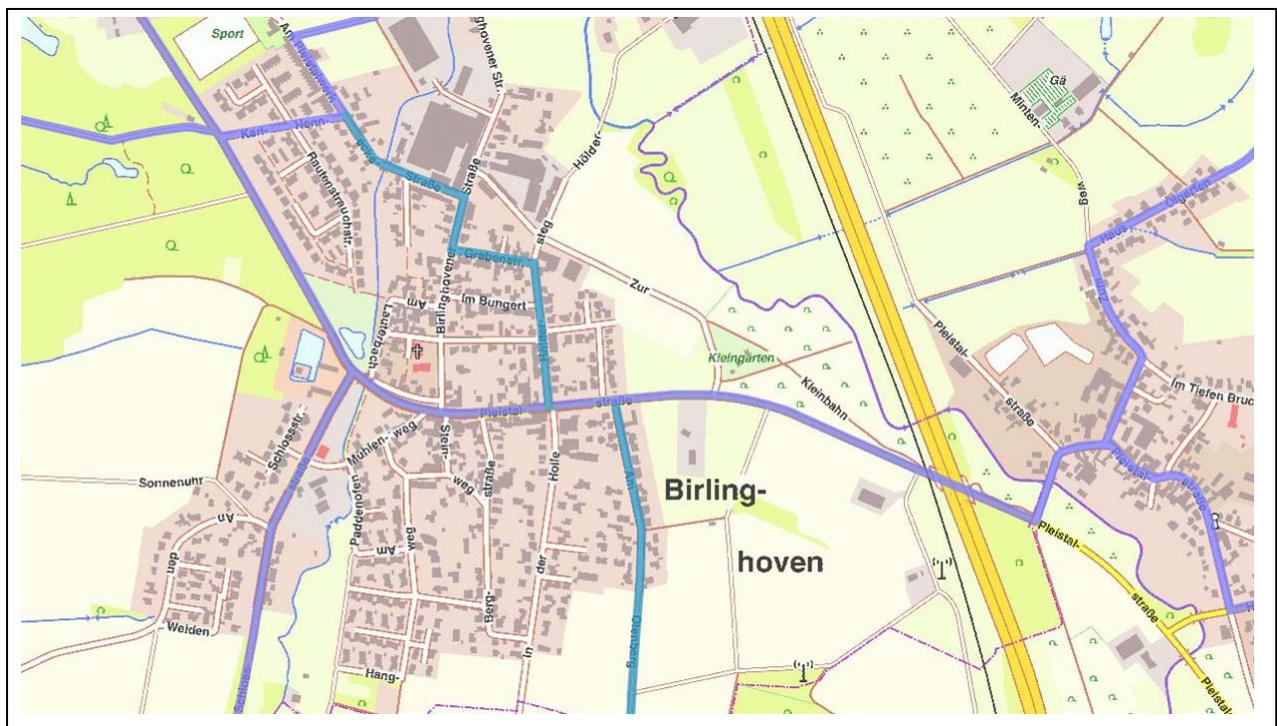
<sup>2</sup> „In engen Ortsdurchfahrten können [...] bei geringem Fußgängerverkehr beidseitige Gehwege mit einer Breite von 1,50 m angelegt werden.“ [RASt 2006, S. 34]

Mit der Ansiedlung des Nahversorgers am östlichen Ortsrand besteht bald für Birlinghoven wieder die Möglichkeit, sich vor Ort „nah zu versorgen“. Die aktuelle Ausgestaltung der Pleistalstraße steht einer Förderung des Fuß- und Radverkehrs jedoch entgegen.

### 3.4 Radverkehr

Pleistalstraße und Schloßstraße sind Teil des kommunalen Wegweisungsnetzes (siehe Abbildung 7) und haben dabei für den Alltagsverkehr überwiegend nahräumige Bedeutung. Mit dem Nahversorger am östlichen Ortsausgang wird diese Funktion deutlich an Bedeutung gewinnen und es ist eine deutliche Zunahme des nahräumigen Fuß- und Radverkehrsaufkommens zu erwarten. Die Freizeitroute der „Radregion Rheinland“ führt lediglich auf dem kurzen Abschnitt zwischen Höldersteg und Am Ottenberg über die Pleistalstraße.

**Abbildung 7: Schloßstraße und Pleistalstraße in der kommunalen Radwegweisung**



Quelle: [www.radverkehrsnetz-nrw.de](http://www.radverkehrsnetz-nrw.de)

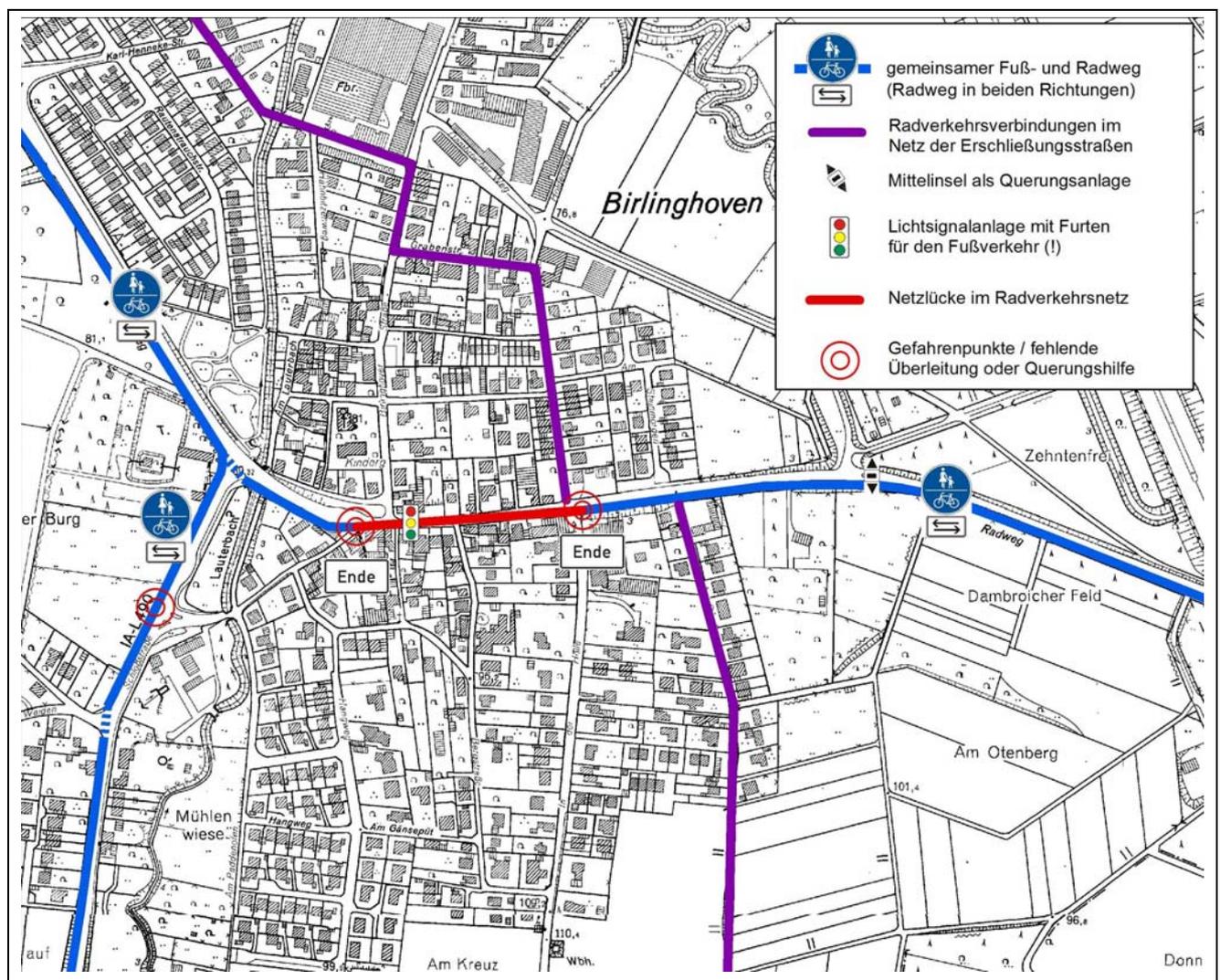
Die beiden Landesstraßen Schloßstraße und Pleistalstraße führen den Radverkehr von den Streckenabschnitten außerorts auf benutzungspflichtigen Zweirichtungswegen in den Ort Birlinghoven (Zeichen 240 StVO; gemeinsamer Geh-/Radweg).

Auf der **Schloßstraße** wird der benutzungspflichtige Zweirichtungsweg auch innerorts im westlichen Seitenraum bis zur Pleistalstraße durchgebunden. Diese Führungsform ist bei wechselnder Breite des Weges zwischen 2,0 und 3,0m in mehrfacher Hinsicht zu hinterfragen: Zum einen wird schon das VwV-StVO festgelegte Mindestmaß von 2,50 m innerorts für benutzungspflichtige Geh-/Radwege „im Einrichtungsbetrieb“ nicht eingehalten. Zudem soll nach geltender VwV-StVO die Anordnung der Benutzungspflicht für linke Radwege in Gegenrichtung innerorts grundsätzlich nicht erfolgen, hier kommt ausnahmsweise ein Benutzungsrecht („Radfahrer frei“) in Betracht. Außerdem rechtfertigt die Kfz-Verkehrsbelastung von ca. 5.000 Kfz/24h eine Benutzungspflicht nicht.

Zudem besteht an der Einmündung Neubaugebiet Schloßstraße ein Gefahrenpunkt durch die Kombination aus Zweirichtungsrادweg, eingeschränkten Sichtbeziehungen und leicht abschüssigem Gelände.

Die Situation entlang der **Pleistalstraße** stellt sich im Bestand anders dar: Der Zweirichtungsrادweg endet am westlichen Ortseingang am Mühlenweg ohne Überleitung auf die Fahrbahn und ohne Querungshilfe für den Radverkehr in Gegenrichtung (die LSA mit Fußgängerfurten ist keine anspruchsgerechte Querungshilfe für den Radverkehr). Der Zweirichtungsrادweg beginnt erst wieder östlich der Straße In der Holle, ebenfalls ohne Querungshilfe. Bei Kfz-Belastungen von ca. 10.000 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von ca. 5% liegt dieser mittlere Abschnitt der Pleistalstraße nach ERA 2010<sup>3</sup> im oberen Belastungsbereich II an der Grenze zu Belastungsbereich III, eine Radverkehrsanlage wäre damit erforderlich. Der Abschnitt Mitte ist somit für den Radverkehr nach ERA 2010 als „Netzlücke“ definiert.

**Abbildung 8: Verkehrsregelungen und Hauptverbindungen im Radverkehr**



Quelle: eigene Darstellung

<sup>3</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. FGSV (Hrsg. 2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. ERA. – Köln



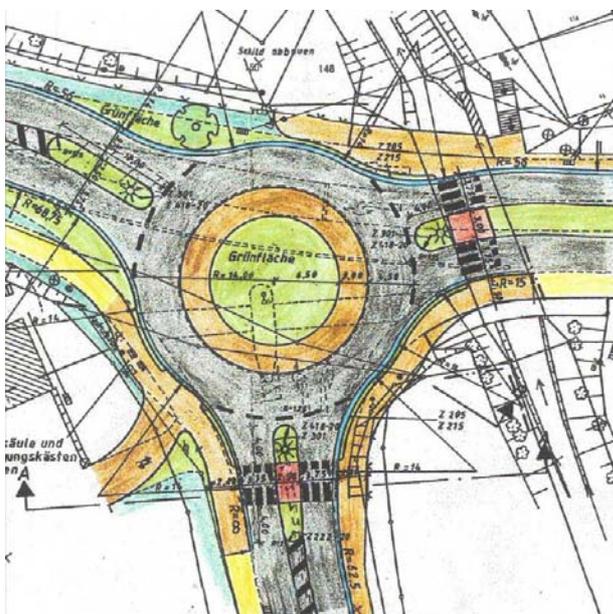
## 4 Vorüberlegungen zur Verkehrsführung Pleistalstraße und Schloßstraße

### 4.1 Gesicherte und geplante städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen

Die Verkehrskonzeption für Pleistalstraße und Schloßstraße muss die Planungen für einen **Nahversorger** am östlichen Ausgang und die sich hieraus ergebende Verkehrsnachfrage berücksichtigen. Damit wird ebenfalls die Herstellung einer **Querungsinsel** im Zuge des Linksabbiegers als **gesicherte Maßnahme** berücksichtigt. Darüber hinaus wird auf die barrierefreie Umgestaltung der Bushaltestellen am Mühlenweg (Förderung beantragt) sowie die Planungen für einen Kreisverkehr am Knotenpunkt Pleistalstraße / Schloßstraße (Realisierung derzeit nicht absehbar) Bezug genommen.

Des Weiteren wird die **Einrichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle** für die Linien 513, 516 und 535 zwischen der geplanten Zufahrt zum Nahversorger und der Straße In der Holle als Maßnahme bei allen Varianten empfohlen / berücksichtigt. Detailplanungen und Abstimmungen mit dem Rhein-Sieg-Kreis, der RSVG und Straßen NRW sind erforderlich. Außerdem soll die Erschließung des Nahversorgers für den Fußverkehr (und Radverkehr) nach derzeitigen Planungen durch die Anlage eines straßenbegleitenden Gehwegs (gemeinsamen Geh-/Radwegs) im nördlichen Seitenraum der Pleistalstraße zwischen Nahversorger und Höldersteg verbessert werden. Diese Maßnahme wird im Kontext der Varianten ebenfalls aufgegriffen.

**Abbildung 10: bestehende Planungen: Kreisverkehr Schloßstraße (Realisierung nicht absehbar) und Erschließung Nahversorger (Realisierung gesichert)**



Entwurf für einen Kreisverkehr Pleistalstraße / Schloßstraße, Quelle: Auszug aus LORENZ



Entwurf für einen Nahversorger; Quelle: Auszug aus STELTER / Stand 10/2014

## 4.2 Anforderungen der Verkehrsträger an die Pleistalstraße

Nachfolgend werden die zentralen, verkehrlichen Anforderungen für die Pleistalstraße zusammenfassend dargestellt und hieraus drei Planungsvarianten entwickelt. Für die Schloßstraße bietet sich aufgrund der vorhandenen Kfz-Verkehrsmengen in Verbindung mit den Richtlinien eine Maßnahme an, die unabhängig von der gewählten Lösung für die Pleistalstraße empfohlen wird.

### Anforderungen Kfz-Verkehr

- **Kfz-Durchgangsverkehr:** Pleistalstraße und Schloßstraße sind Ortsdurchfahrten von Landesstraßen und übernehmen eine übergeordnete Verbindungsfunktion. Ein möglichst störungsfreier Verkehrsablauf ist zu gewährleisten, gleichzeitig ist auf die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h hinzuwirken. Kapazitätsprobleme bestehen bei ca. 10.000 Kfz/24h auf der Pleistalstraße und ca. 5.000 Kfz/24h auf der Schloßstraße nicht. Das einzuhaltende **Mindestmaß für die Fahrbahn beträgt nach RASSt 6,50m** (RASSt 2006, S. 34; siehe auch Anforderungen ÖPNV).
- **Kfz-Erschließungsverkehr & Parken:** Hinsichtlich des Ein-/Abbiegens von den Erschließungsstraßen bzw. direkt angrenzenden Grundstückszufahrten wurden entlang der Pleistalstraße und Schloßstraße keine Auffälligkeiten beobachtet. Für das Parken stehen heute ca. 10 Stellplätze auf dem mittleren Abschnitt der Pleistalstraße zur Verfügung, wobei zur Gewährleistung eines störungsarmen Verkehrsablaufs auf der Landesstraße gekipptes Parken auf den Gehwegen angeordnet ist. Im Rahmen der Bestandsaufnahmen wurde nur eine sehr geringe Parknachfrage beobachtet, sodass die vorhandene Stellplatzzahl als absolut ausreichend anzusehen ist.

### Anforderungen Fußverkehr

- **Fußgängerlängsverkehr:** Aus den Grundmaßen der Verkehrsräume für Fußgänger, einschließlich der Sicherheitsräume, leitet sich die Mindestbreite für Gehwege an Hauptverkehrsstraßen von mindestens 2,50 m ab (siehe RASSt 2006, S. 34 und S 81; siehe auch EFA 2002, S. 16). „In engen Ortsdurchfahrten können [...] bei geringem Fußgängerverkehr beidseitige Gehwege mit einer Breite von 1,50 m angelegt werden.“ [RASSt 2006, S. 34]
- **Fußgängerquerverkehr:** Der Querungsbedarf wird im Abschnitt Mitte mit der LSA und dem Fußgängerüberweg sowie im Abschnitt Ost durch die neue Mittelinsel am Nahversorger ausreichend berücksichtigt. Im Abschnitt West fehlt – wie in vorangehenden Konzepten bemängelt - eine Querungsangebot im Bereich Schloßstraße / Am Lauterbach.

### Anforderungen Radverkehr

- Auf der Pleistalstraße besteht heute nach Definition der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) eine Netzlücke für den Radverkehr. Bei ca. 10.000 Kfz/24h und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist die Pleistalstraße an der oberen Grenze des „Belastungsbereichs II“. Belastungsseitig kommen als Führungsformen sowohl die Führung auf Schutzstreifen, Kombinationslösungen (z.B. Mischverkehr auf der Fahrbahn und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“) als auch die Trennung vom Kfz-Verkehr durch Radfahrstreifen oder einen baulichen Radweg in Betracht.

**Option Radfahrstreifen → nicht realisierbar:** Für die Anlage von Radfahrstreifen (Regelmaß nach ERA 1,85 m) ist eine Fahrbahnbreite von 9,2 m erforderlich. Die Fahrbahnbreite auf der Pleistalstraße beträgt 7,75 m bei untermaßigen Gehwegen. Radfahrstreifen kommen daher nicht in Betracht.

**Option baulicher Radwege → nicht realisierbar:** Der Flächenbedarf eigenständiger bauliche Radwege übersteigt den Flächenbedarf von Radfahrstreifen (bei geringer Radverkehrsstärke: 1,6m Radweg plus 0,5m Sicherheitstrennstreifen). Eigenständige Radwege kommen daher nicht in Betracht. In den Planungen der Südstadt AG aus 1996 wurde die Netzlücke im Radverkehr daher durch die „Durchbindung“ des **gemeinsamen Geh- und Radwegs** im südlichen Seitenraum der Pleistalstraße geschlossen. Der Radverkehr sollte nach den Planungen der Südstadt AG auf diesem gemeinsamen Geh- und Radweg im 2-Richtungs-Betrieb geführt werden. Die seit 2009 gültige VwV-StVO führt hierzu wie folgt aus: „Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.“ Nach VwV-StVO kommt jedoch nach sorgfältiger Prü-

fung ausnahmsweise eine Benutzungsrecht in Betracht („Radfahrer frei“) → siehe Kombinationslösung

**Option Kombinationslösung → realisierbar / Variante 1:** Nach ERA 2010 ist z.B. die Kombination aus Mischverkehr auf der Fahrbahn und Gehwegen mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ möglich. Die Mindestbreite des Seitenraums einschließlich Sicherheitstrennstreifen liegt dann bei gegebener Kfz-Verkehrsstärke bei 3,25m. Diese Flächen stehen bei symmetrischem Straßenquerschnitt nicht zur Verfügung, daher kommt eine Kombinationslösung nur bei asymmetrischem Querschnitt, einseitiger Führung und Verzicht auf das Parken in Betracht. Nach VwV-StVO ist diese Variante mit Freigabe der Gehwege in beiden Richtungen ausnahmsweise möglich, wenn zum einen ausreichende Flächen für die gemeinsame Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer bereitgestellt und zum anderen die Anschlüsse an das übrige Radverkehrsnetz sowie die Einmündungen sicher gestaltet werden können.

**Option Schutzstreifen → realisierbar / Variante 2:** Die Markierung von Schutzstreifen ist unter der Voraussetzung möglich, dass auf das Parken im mittleren Abschnitt der Pleistalstraße verzichtet wird. Für diesen Fall bietet die vorhandene Fahrbahn mit 7,75m Breite sehr gute Voraussetzungen für eine sichere Führung des Radverkehrs.

## Anforderungen ÖPNV

**Haltestellen:** Die Haltestelle Birlinghoven Pleistalstraße entspricht hinsichtlich ihrer Ausgestaltung nicht den Anforderungen der Barrierefreiheit. Am projektierten Nahversorger ist (noch) keine Bushaltestelle geplant. Die Planung sollte hierfür zumindest Potenzialflächen berücksichtigen.

**Fahrbahn:** „Grundmaße für Verkehrsräume von Kraftfahrzeugen einschließlich des Öffentlichen Personennahverkehrs ergeben sich aus den Fahrzeugbreiten“ [RASt 2006, S. 26]. „Bei Linienbusverkehr erhalten zweistreifige Fahrbahnen eine Breite von 6,50 m bzw. eine Breite von 7,50 m bei Markierung beidseitiger Schutzstreifen.“ [RASt 2006, S. 34]

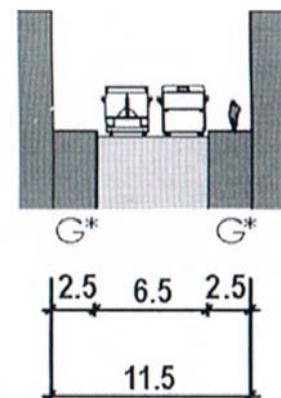
Neben den verkehrlichen Anforderungen muss bei der Entscheidung über die Straßenraumaufteilung auch die städtebauliche Dimension berücksichtigt werden. Trotz oder gerade wegen der Dominanz der verkehrlichen Funktionen sollte die Bedeutung der Pleistalstraße als „öffentlicher Ort“ nicht aufgegeben werden.

## 5 Varianten Pleistalstraße und Maßnahme Schloßstraße

### 5.1 Variantenbeschreibung

Es werden drei Planungsvarianten für die Pleistalstraße entwickelt. Eine nachhaltige Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr kann dabei nur in den Varianten 1 und 2 unter Verzicht auf das Parken erzielt werden. Es ist außerdem darauf hinzuweisen, dass die RASSt 2006 einen Standardquerschnitt für dörfliche Hauptstraßen enthält, der bei Komplettumbau des Straßenraumes anwendbar wäre. Dieser sieht jedoch keine Anlagen für den Radverkehr vor (Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn). Um die Belange des Radverkehrs bei der vorhandenen Kfz-Verkehrsstärke dann ausreichend zu berücksichtigen, wäre in dieser Variante eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erforderlich. Da zudem die nachfolgend dargestellte Variante 1 die Be-

**Abbildung 11: Regelquerschnitt nach RASSt 2006**

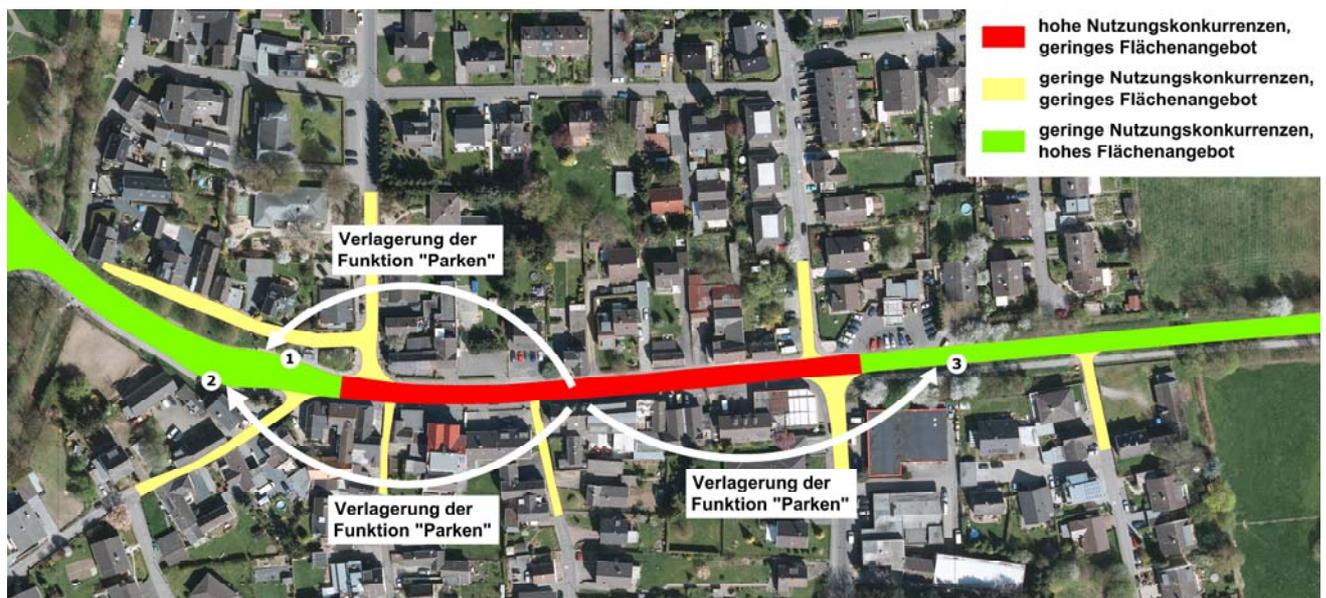


Quelle: RASSt 2006, S. 45

lange des Fußverkehrs besser berücksichtigt, wird diese Standardvariante der RAST 2006 nicht weiter verfolgt.

Voraussetzung für die Realisierung der Varianten 1 und 2 ist, dass das Parken aus dem Abschnitt Mitte (hohe Nutzungskonkurrenzen bei geringem Flächenangebot) in die Abschnitte Ost bzw. West (geringe Nutzungskonkurrenzen bei hohem Flächenangebot) verlagert wird. Hierfür kommt vor allem (1) die Schaffung von Parkplätzen im Bereich der Grünflächen An der Kirche, die (2) Schaffung von Längsparkbuchten im Bereich der Haltestelle Pleistalstraße im Zuge des barrierefreien Umbaus sowie (3) die Schaffung von Längsparkbuchten östlich In der Holle im Bereich des Grünstreifens zwischen Fahrbahn und Geh-/Radweg in Betracht.

**Abbildung 12: Verlagerung der Funktion „Parken“ in Abschnitte mit hohem Flächenangebot**



Quelle: eigene Darstellung

Parkplätze im Bereich östlich In der Holle kommen auch deshalb in Betracht, da im Zuge der Ansiedlung des Nahversorgers im Abschnitt Ost der bestehende Außerortscharakter nicht mehr der tatsächlichen Funktion des Straßenraums entspricht und daher die Auflösung des Grünstreifens durch die Anlage einer Haltestelle sowie Parken einen stimmigen Straßenquerschnitt erzeugt. In dieser Hinsicht ist auch die Anlage eines Gehwegs im nördlichen Seitenraum stimmig, auch wenn aus funktionaler Perspektive die rückwärtige Erschließung des Nahversorgungsmarktes für den Fuß- und Radverkehr Vorteile bietet.

Für die **Schloßstraße** wird unabhängig von der gewählten Lösung für die Pleistalstraße die Markierung von Schutzstreifen empfohlen (Erläuterungen siehe Kapitel 5.2).

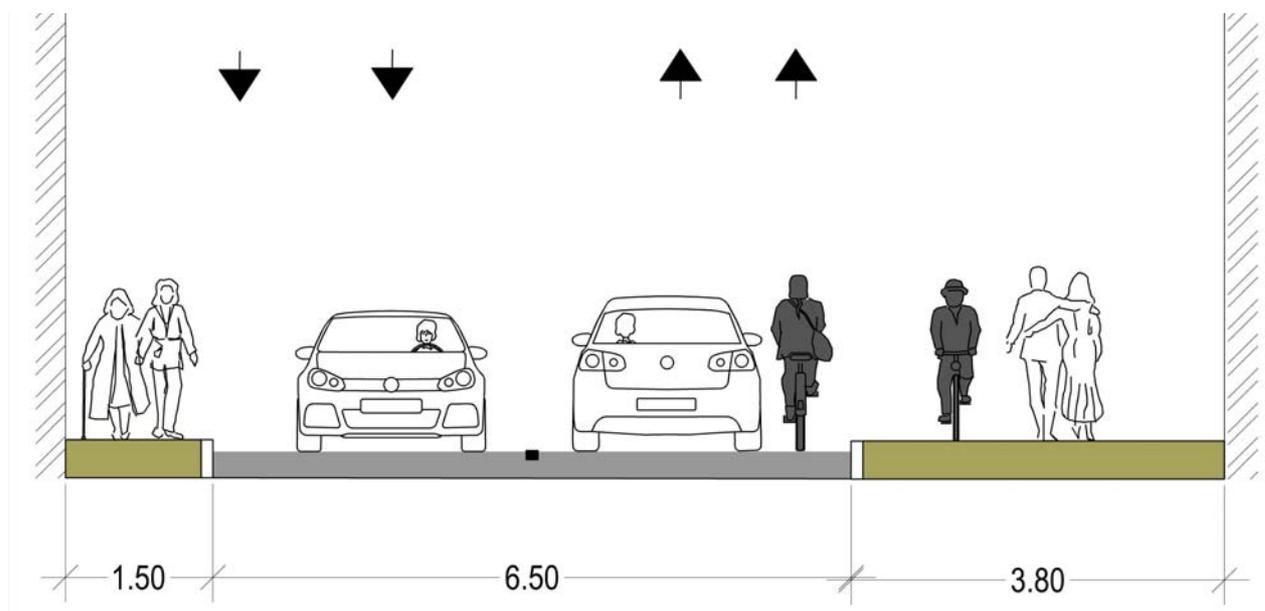
### Variante 1: Die Variante „für attraktivere Nahmobilität“

Variante 1 entspricht hinsichtlich der Flächenaufteilung weitestgehend der von der Südstadt AG 1995 vorgelegten Planung mit einem Fahrbahnquerschnitt von 6,50 m. Die Flächen im südlichen Seitenraum werden dabei zulasten der Fahrbahn verbreitert, der Verlauf des Bordes im nördlichen Seitenraum bleibt unverändert. Das Parken im Abschnitt Mitte entfällt und wird in die beiden Abschnitte West bzw. Ost verlagert.

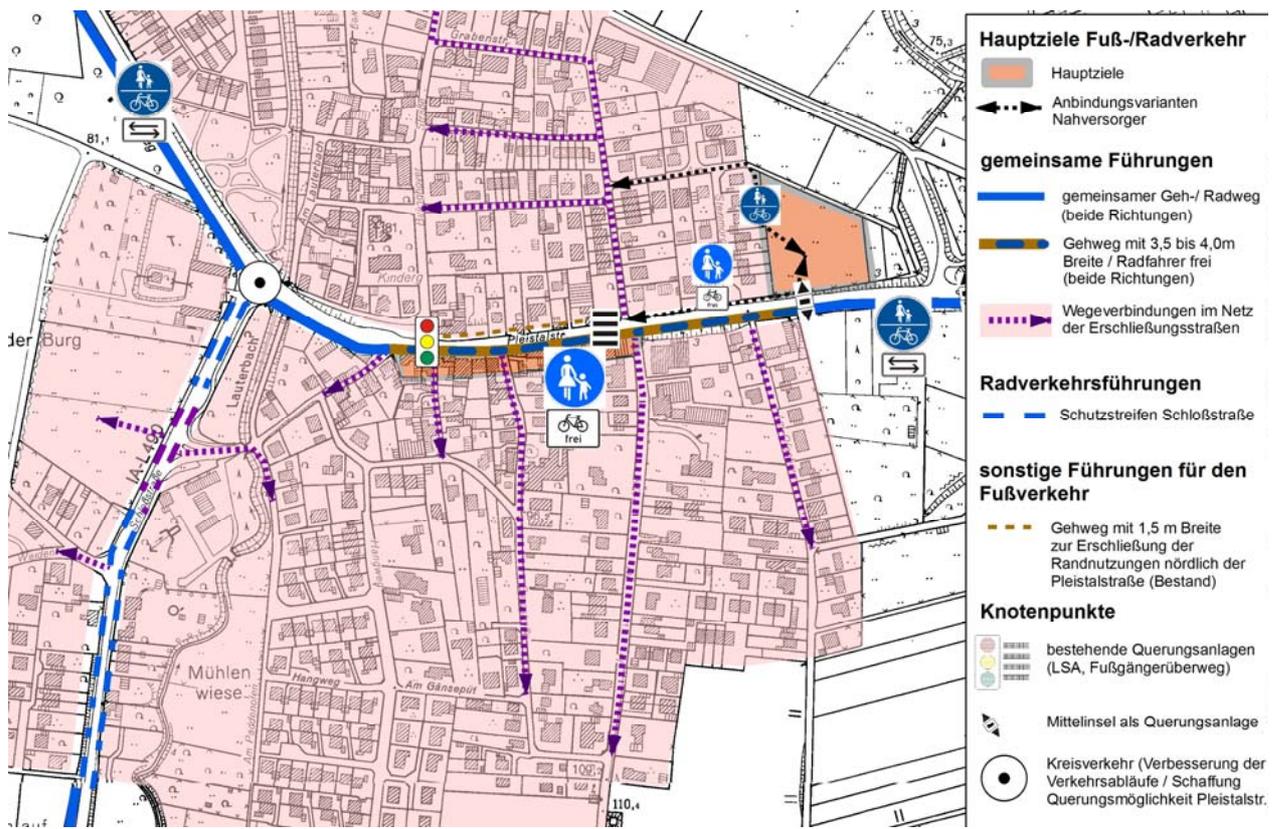
Der sich ergebende asymmetrische Straßenquerschnitt lässt sich gegenüber dem Standardquerschnitt nach RAST 2006 durch folgende Vorteile begründen:

- Es werden einseitig Flächen für den Fußverkehr geschaffen, die über das verkehrliche Mindestmaß hinausgehen. Es wird somit eine grundsätzliche Qualität für das „zu Fuß Gehen“ geschaffen und mit Blick auf vorhandene und zukünftige Nutzungen in der südlichen Randbebauung (geringe) gestalterische Handlungsspielräume eröffnet.
- Aufgrund des insgesamt geringen Fuß- und Radverkehrsaufkommens sowie der Anbindung an die anschließenden Netzabschnitte kann eine Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr straßenverkehrsrechtlich begründet werden. Es handelt sich dann nach ERA 2010 für den Radverkehr um eine „Kombinationslösung“ aus Mischverkehr auf der Fahrbahn und Gehwegnutzung durch Zusatz „Radfahrer frei“. In der Praxis wird der überwiegende Teil des Radverkehrs im Seitenraum stattfinden.
- In dieser Variante entfällt die „Querungsproblematik“ im Bereich der Einmündung Schloßstraße für Radfahrer, die im südlichen Seitenraum bleiben. Dies ist insbesondere deshalb ein gewichtiges Argument, da das Einbiegen in die Schloßstraße bzw. ein gesichertes Wechseln auf den gemeinsamen Geh-/ Radweg außerorts durch die dort vorliegende Kurvenlage nur in Verbindung mit der Anlage eines Kreisverkehrsplatzes zufriedenstellend gelöst werden kann.

### Variante 1 - Querschnitt Pleistalstraße (Abschnitt Mitte / Höhe Bäckerei Profittlich)



## Zielkonzept Variante 1: Darstellung der Führung des Rad- und Fußverkehrs



### weitere Maßnahmen in allen Varianten

- Einrichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle am östlichen Ortsausgang und barrierefreier Umbau der Haltestelle „Pleistalstraße“
- Anlage von Schutzstreifen auf der Schloßstraße zur richtlinienkonformen Führung des Radverkehrs und zur Kennzeichnung des Übergangs in die Ortsdurchfahrt (Schutzstreifen werden im Bereich der aufgeweiteten Einmündung Mühlenweg unterbrochen)
- Prüfung von zwei Varianten zur zusätzlichen Erschließung des Nahversorgungsmarkts für den Fuß- und Radverkehr (Variante A: rückwärtig über Am Steinmorgen; Variante B: über die Neuanlage eines Gehwegs im nördlichen Seitenraum der Pleistalstraße). Bei Neuanlage eines Gehwegs im nördlichen Seitenraum sollte dieser Weg mit  $\geq 3,25$  m so breit angelegt werden, dass eine Freigabe für den Radverkehr erfolgen kann (es ist zu erwarten, dass der Radverkehr über den Höldersteg diesen Weg nutzt um zweimaliges Queren der Pleistalstraße zu umgehen).

### weitere Maßnahmen in dieser Variante

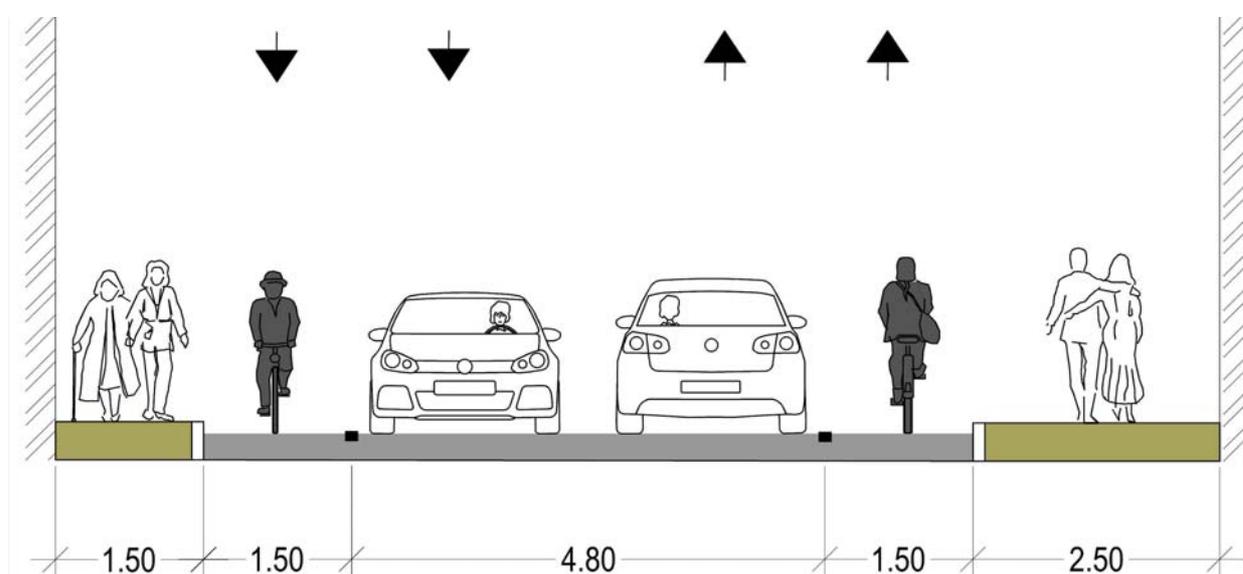
- Verlagerung des Parkens vom Abschnitt Mitte in die Abschnitte West und Ost (Realisierbarkeit von Parkplätzen prüfen in den im Bereichen (1) An der Kirche, (2) im Zuge des Um-/Rückbaus der Haltestelle „Pleistalstraße“ sowie (3) am östlichen Ortsausgang)
- Ausbildung der Einmündungen entlang des Gehwegs als Gehwegüberfahrten
- weiterhin Teil des Zielkonzepts: Kreisverkehr an der Einmündung Schloßstraße / Pleistalstraße (Verbesserung der Verkehrsabläufe, ortsbildender Charakter, Schaffung sicherer Querungen)

### Variante 2 - Schutzstreifen für den Radverkehr

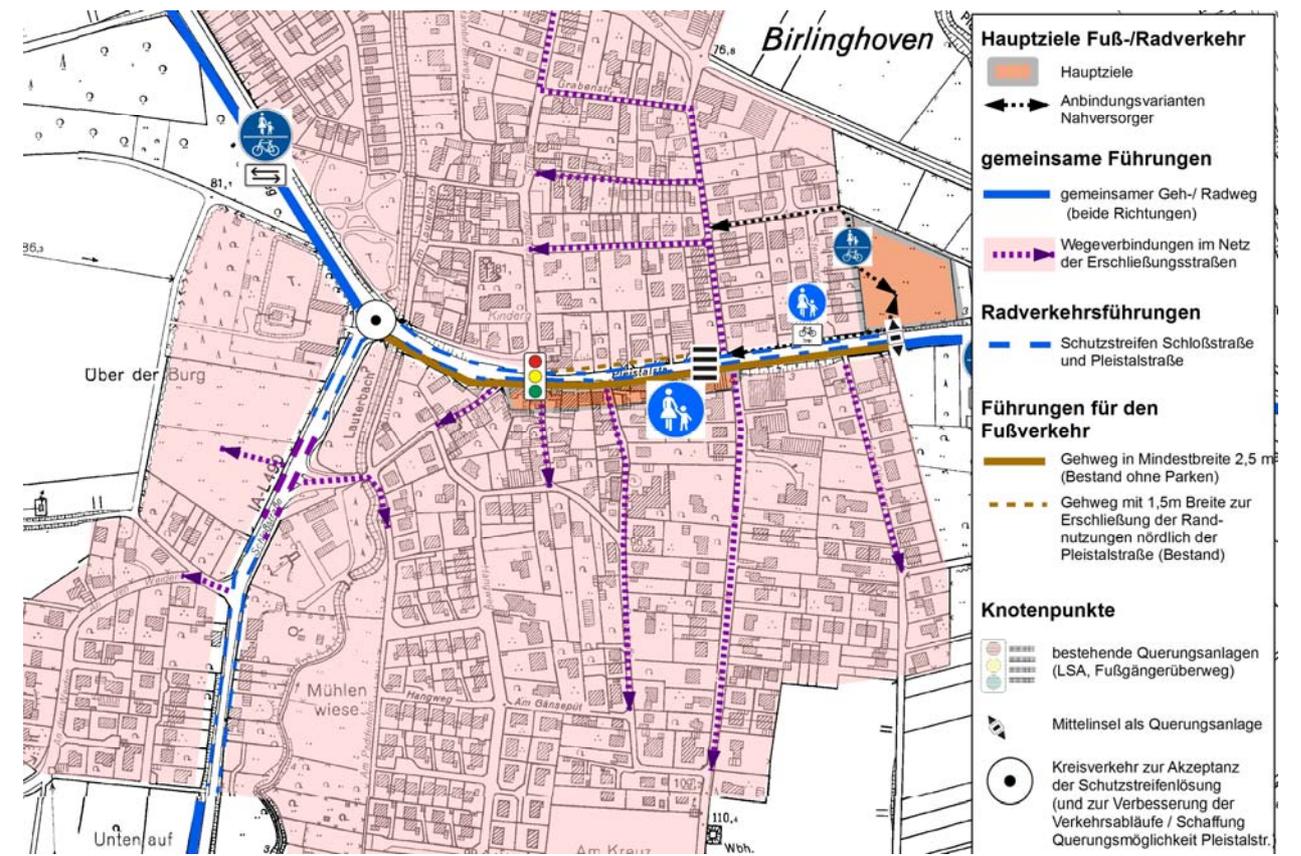
Kernbestandteil von Variante 2 ist die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen für den Radverkehr. Auch für diese Variante muss das Parken im Abschnitt Mitte entfallen und in die beiden Abschnitte West bzw. Ost verlagert werden. Die Schutzstreifen werden in einer Breite von 1,50 m angelegt und bieten dem Radverkehr mit einer Kernfahrbahn von ca. 4,80 m auch bei einer Kfz-Verkehrsbelastung von 10.000 Kfz/24h und Lkw-Anteil von 5% gute Bedingungen. Für die Abwägung sind bei dieser Variante vor allem folgende Aspekte von Bedeutung:

- Die Fahrbahnführung in der Ortsdurchfahrt erfordert die Herstellung gesicherter Quermöglichkeiten an den Netzanschlüssen zu den bestehenden Geh-/Radwegen außerorts. Im Bereich des östlichen Netzanschlusses kann diese Quermöglichkeit durch die geplante Herstellung der Mittelinsel am Nahversorgungsmarkt realisiert werden. Im Bereich des westlichen Netzanschlusses würde der geplante Kreisverkehr hierfür optimale Voraussetzungen schaffen. Allerdings ist eine Realisierung dieses Kreisverkehrs aufgrund der geringen Priorität beim Baulastträger nicht absehbar. Die Anlage einer Mittelinsel im nord-westlichen Knotenarm der Pleistalstraße und somit „indirektes Linksabbiegen hinter der Einmündung“ wäre eine Alternative, scheidet aber aufgrund der Kurvenlage (schlechte Sicht) aus. Ohne Kreisverkehr kommt daher nur „ungesichertes“, direktes Abbiegen über den Linksabbieger infrage. Hier könnte ein Schutzstreifen in den Linksabbieger integriert werden, faktisch wird von den meisten Radfahrenden aber wohl die LSA-Fußgängerfurt genutzt bzw. der Schutzstreifen in westlicher Fahrtrichtung gemieden.
- Bei Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr können keine zusätzlichen Flächen für den Fußverkehr gewonnen werden. Durch das Verlegen des Parkens wird zumindest im südlichen Seitenraum ein Gehweg mit Mindestbreite von 2,5 m erzielt.
- Diese Variante erfordert bauliche Eingriffe lediglich zur „Kompensation“ der wegfallenden Parkplätze im mittleren Abschnitt. Eine aus verkehrlicher Sicht zufriedenstellende Lösung beinhaltet jedoch die Realisierung des Kreisverkehrsplatzes an der Schloßstraße.

### Variante 2 - Querschnitt Pleistalstraße (Abschnitt Mitte / Höhe Bäckerei Profittlich)



## Zielkonzept Variante 2: Darstellung der Führung des Rad- und Fußverkehrs



### weitere Maßnahmen in allen Varianten

- Einrichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle am östlichen Ortsausgang und barrierefreier Umbau der Haltestelle „Pleistalstraße“
- Anlage von Schutzstreifen auf der Schloßstraße zur richtlinienkonformen Führung des Radverkehrs und zur Kennzeichnung des Übergangs in die Ortsdurchfahrt (Schutzstreifen werden im Bereich der aufgeweiteten Einmündung Mühlenweg unterbrochen)
- Prüfung von zwei Varianten zur zusätzlichen Erschließung des Nahversorgungsmarkts für den Fuß- und Radverkehr (Variante A: rückwärtig über Am Steinmorgen; Variante B: über die Neuanlage eines Gehwegs im nördlichen Seitenraum der Pleistalstraße). Bei Neuanlage eines Gehwegs im nördlichen Seitenraum sollte dieser Weg mit  $\geq 3,25$  m so breit angelegt werden, dass eine Freigabe für den Radverkehr erfolgen kann (es ist zu erwarten, dass der Radverkehr über den Höldersteg diesen Weg nutzt um zweimaliges Queren der Pleistalstraße zu umgehen).

### weitere Maßnahmen in dieser Variante

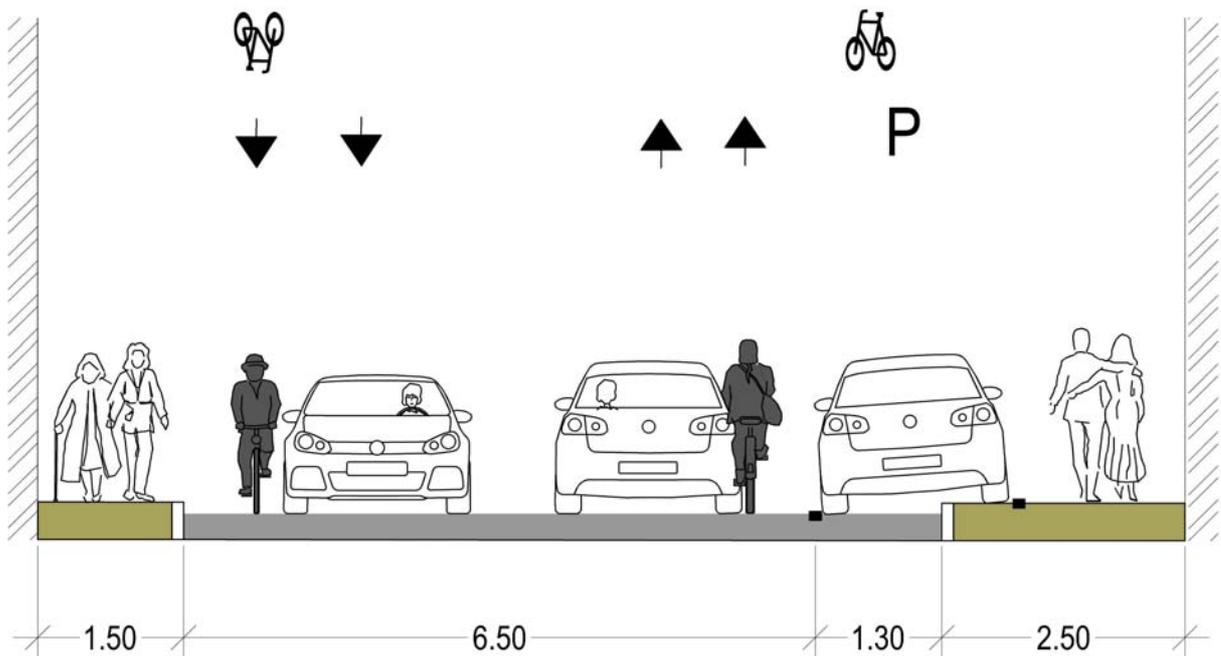
- Verlagerung des Parkens vom Abschnitt Mitte in die Abschnitte West und Ost (Realisierbarkeit von Parkplätzen prüfen in den im Bereichen (1) An der Kirche, (2) im Zuge des Um-/Rückbaus der Haltestelle „Pleistalstraße“ sowie (3) am östlichen Ortsausgang)
- die Realisierung des Kreisverkehrs an der Einmündung Schloßstraße / Pleistalstraße ist für die Akzeptanz des Schutzstreifens in Fahrtrichtung erforderlich (analog zu Variante 1: Verbesserung der Verkehrsabläufe, ortsbildender Charakter, Schaffung sicherer Querungen)

### Variante 3: Anpassungen des Bestandes unter Beibehaltung des Parkens

In Variante 3 wird das Parken mit der bestehenden Regelung beibehalten. Zur (marginalen) Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr werden die Stellflächen für das Parken markiert, sodass die parkenden Fahrzeuge nicht mehr fast vollständig auf den Gehwegen parken.

Um die Nutzungsansprüche des Radverkehrs (Fahrbahnnutzung im Mischverkehr) zu verdeutlichen, werden in den Bereichen ohne Parken Piktogramme auf der Fahrbahn markiert, die bestehende Leitlinie wird demarkiert.

### Variante 3 - Querschnittsaufteilung Pleistalstraße (Abschnitt Mitte)



#### weitere Maßnahmen in allen Varianten

- Einrichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle am östlichen Ortsausgang
- Barrierefreier Umbau der Haltestelle „Pleistalstraße“
- weiterhin Teil des Zielkonzepts: Kreisverkehr an der Einmündung Schloßstraße / Pleistalstraße  
(Verbesserung der Verkehrsabläufe, ortsbildender Charakter, Schaffung sicherer Querungen)
- Anlage von Schutzstreifen auf der Schloßstraße zur richtlinienkonformen Führung des Radverkehrs und zur Kennzeichnung des Übergangs in die Ortsdurchfahrt (Schutzstreifen werden im Bereich der aufgeweiteten Einmündung Mühlenweg unterbrochen)

#### weitere Maßnahmen in dieser Variante

- Im Zuge des Haltestellenumbaus an der Pleistalstraße ist eine Überleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn herzustellen

## 5.2 Bewertung und Empfehlung

Mit der folgenden Tabelle sollen anhand eines einfachen, qualitativen Bewertungsschemas die Vorzüge der einzelnen Varianten dargestellt werden. Die Bewertung orientiert sich dabei an den Richtlinien, einzelne Nutzergruppen würden in einer Befragung voraussichtlich eine andere Bewertung treffen. So ist aus der Perspektive des Radverkehrs nach ERA 2010 die Schutzstreifen-Variante als Vorzugsvariante zu kennzeichnen. Voraussichtlich würden viele Nutzer insbesondere im nähräumigen Radverkehr eine Seitenraumlösung Gehweg / „Radfahrer frei“ bevorzugen.

Hinsichtlich des **ÖPNV** wird in allen Varianten der Umbau der bestehenden Haltestelle „Pleistalstraße“ sowie eine neue Haltestelle am Nahversorger vorgesehen. Der ÖPNV wird daher in allen drei Varianten gleich bewertet. Der **fließende Kfz-Verkehr** wird in den Planungsvarianten jeweils nur marginal beeinträchtigt (durch eine Kaphaltestelle am westlichen oder östlichen Ortseingang; durch schmalere Fahrbahnbreite oder Schutzstreifen), die Leistungsfähigkeit wird nicht beeinträchtigt. Beim Thema **Parken** wird durch die erforderliche Verlagerung aus dem mittleren Abschnitt in den Varianten 1 und 2 eine leicht negative Bewertung vorgenommen.

Die **Kostenannahme** für Variante 1 (Verbreiterung des südlichen Gehwegs) ist abhängig vom Umfang des erforderlichen Eingriffs in den Straßenraum und daher sehr unsicher. Bei der Schutzstreifen-Variante sind die Kosten für die Anlage des Kreisverkehrs zu berücksichtigen, da dieser für die Akzeptanz der Schutzstreifen-Lösung erforderlich ist. Ebenfalls sind in den Varianten 1 und 2 die Kosten für die Verlagerung der Stellplätze einzurechnen.

**Tabelle 1: Bewertung der Varianten zur Querschnittsaufteilung der Pleistalstraße**

Variante	Bestand	VARIANTE 1	VARIANTE 2	VARIANTE 3
Kriterium				
Fußverkehr	--	++	o	-
Radverkehr	--	+	++	-
ÖPNV (Haltestellen, Barrierefreiheit)	--	++	++	++
Kfz-Verkehr (fließend, Leistungsfähigkeit)	++	+	+	+
Kfz-Verkehr (Parken)	+	-	-	+
städtebauliche Qualität (Ortsbildung, Gestaltungsspielraum)	--	+	-	--
Kosten	++	--	--	+

Für die **Pleistalstraße** ist unter Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche aus planerischer Sicht **Variante 1 die Vorzugsvariante**. Nur in dieser Variante wird eine tatsächliche Qualität für das „zu Fuß Gehen“ geschaffen und mit Blick auf vorhandene und zukünftige Nutzungen in der südlichen Randbebauung der Pleistalstraße (geringe) gestalterische Handlungsspielräume eröffnet. Die Belange des Radverkehrs sind insbesondere unter Berücksichtigung der Netzanschlüsse gut berück-

sichtigt und bei der vorgesehenen Breite und dem zu erwartenden (geringen) Rad- und Fußverkehrsaufkommen ist die Verträglichkeit der gemeinsamen Flächennutzung gewährleistet. In der Summe wird ein gutes Nahmobilitätsangebot geschaffen, das v.a. eine attraktive Nahversorgung ermöglicht. Komplementär zum Nahmobilitätsangebot im südlichen Seitenraum der Pleistalstraße wird eine zusätzliche, rückwärtige Erschließung des Nahversorgungsmarktes empfohlen. Dies schafft insbesondere für den Radverkehr „klare Verhältnisse“, da bei Anlage eines neuen Weges im nördlichen Seitenraum der Pleistalstraße zwischen Höldersteg und dem Nahversorger die Nutzung durch den Radverkehr zwangsläufig zu erwarten ist.

Die Variante 2 mit Schutzstreifen schafft für den Fußverkehr ein lediglich ausreichendes Angebot und bietet für den Radverkehr nur in Kombination mit dem Kreisverkehr an der Einmündung Pleistalstraße / Schloßstraße eine nachhaltige Verbesserung. Variante 3 bringt nur marginale Verbesserungen und kann daher maximal als kurzfristige Übergangslösung eingesetzt werden, die Netzlücke für den Radverkehr bleibt bestehen.

Für die **Schloßstraße** wird unabhängig von der gewählten Lösung für die Pleistalstraße die Markierung von Schutzstreifen mit 1,50 m Breite empfohlen. Die bestehende Regelung mit Benutzungspflichtigem Radweg im 2-Richtungs-Verkehr ist nicht mit der gültigen VwV-StVO vereinbar. Bei den bestehenden Kfz-Verkehrsmengen von ca. 5.000 Kfz/24h und sehr guten Sichtbeziehungen ist der Wechsel der Führungsform am Übergang außerorts / innerorts problemlos möglich. Durch die Schutzstreifen wird zudem der Ortseingang klar akzentuiert und die bereits realisierte Maßnahme der Fahrbahneinengung sinnvoll ergänzt. Im Bereich der aufgeweiteten Einmündung Mühlenweg wird der Schutzstreifen unterbrochen.

## 6 Literatur

### **FGSV-Richtlinien**

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Köln 2007, FGSV 200

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Köln 2001

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10), Köln 2010. FGSV 284

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05), Köln 2005. FGSV 284

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG), Köln 2011

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) Köln 2007